ESTIMATES

Transportation Safety Board of Canada

2004-2005
Estimates

Part III – Report on Plans and Priorities

Canada

The Estimates Documents

Each year, the government prepares Estimates in support of its request to Parliament for authority to spend public monies. This request is formalized through the tabling of appropriation bills in Parliament. The Estimates, which are tabled in the House of Commons by the President of the Treasury Board, consist of three parts:

Part I – The Government Expenditure Plan provides an overview of federal spending and summarizes both the relationship of the key elements of the Main Estimates to the Expenditure Plan (as set out in the Budget).

Part II – The Main Estimates directly support the *Appropriation Act*. The Main Estimates identify the spending authorities (votes) and amounts to be included in subsequent appropriation bills. Parliament will be asked to approve these votes to enable the government to proceed with its spending plans. Parts I and II of the Estimates are tabled concurrently on or before March 1.

Part III – Departmental Expenditure Plans, which is divided into two components:

1) **Reports on Plans and Priorities (RPPs)** are individual expenditure plans for each department and agency (excluding Crown corporations). These reports provide increased levels of detail on a business line basis and contain information on objectives, initiatives and planned results, including links to related resource requirements over a three-year period. The RPPs also provide details on human resource requirements, major capital projects, grants and contributions, and net program costs. They are tabled in Parliament by the President of the Treasury Board on behalf of the ministers who preside over the departments and agencies identified in Schedules I, I.1 and II of the *Financial Administration Act*. These documents are to be tabled on or before March 31 and referred to committees, which then report back to the House of Commons pursuant to Standing Order 81(4).

2) **Departmental Performance Reports (DPRs)** are individual department and agency accounts of accomplishments achieved against planned performance expectations as set out in respective RPPs. These Performance Reports, which cover the most recently completed fiscal year, are tabled in Parliament in the fall by the President of the Treasury Board on behalf of the ministers who preside over the departments and agencies identified in Schedules I, I.1 and II of the *Financial Administration Act*.

Supplementary Estimates directly support an *Appropriation Act*. The Supplementary Estimates identify the spending authorities (votes) and amounts to be included in the subsequent appropriation bill. Parliamentary approval is required to enable the government to proceed with its spending plans. Supplementary Estimates are normally tabled twice a year, the first document in early November and a final document in early March. Each Supplementary Estimates document is identified alphabetically A, B, C, etc. Under special circumstances, more than two Supplementary Estimates documents can be published in any given year.

The Estimates, along with the Minister of Finance's Budget, reflect the government's annual budget planning and resource allocation priorities. In combination with the subsequent reporting of financial results in the Public Accounts and of accomplishments achieved in Departmental Performance Reports, this material helps Parliament hold the government to account for the allocation and management of public funds.

©Her Majesty the Queen in Right of Canada, represented
by the Minister of Public Works and Government Services, 2004

This document is available in multiple formats upon request.

This document is available on the TBS Web site at the following address: www.tbs-sct.gc.ca.

Available through your local bookseller or by mail from
Canadian Government Publishing
Public Works and Government Services Canada
Ottawa (Ontario)
KIA OS5

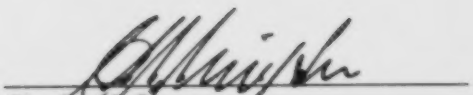
Telephone: (613) 941-5995
Orders only: 1-800-635-7943 (Canada and U.S.A.)
Fax: (613) 954-5779 or 1-800-565-7757 (Canada and U.S.A.)
Internet: http://publications.gc.ca

Catalogue No.: BT31-2/2005-III-73
ISBN 0-660-62546-6

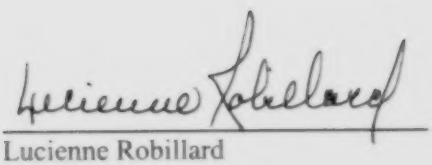
Transportation Safety Board of Canada

2004-2005 Estimates

A Report on Plans and Priorities



Charles H. Simpson
Acting Chairperson
Transportation Safety Board of Canada



Lucienne Robillard
President
Queen's Privy Council for Canada

Table of Contents

Section 1:	**Chairperson's Message**	**1**
	Management Representation Statement	**2**
Section 2:	**Raison d'être**	**3**
Section 3:	**Planning Overview**	**5**
	3.1 - Key Co-Delivery Parties	5
	3.2 - Major Initiatives	6
	3.3 - Risks and Challenges	7
Section 4:	**Plans and Priorities**	**11**
	4.1 - Summary	11
	4.2 - Detailed Priorities for 2004-2005	12
	4.3 - Government Initiatives and Priorities	15
	4.4 - Performance Indicators	16
Section 5:	**Organization**	**19**
Section 6:	**Additional Information**	**21**
Section 7:	**Annexes**	**23**
	Departmental Planned Spending	23
	Net Cost of Program for the Estimates Year	24

Section 1: Chairperson's Message

The Transportation Safety Board of Canada (TSB) continues to enjoy a solid reputation, nationally and internationally, as a technically skilled and professional investigative organization. The publication of the Swissair Flight 111 accident investigation report in March 2003 has only reinforced that reputation. As one of only a few multi-modal safety investigation agencies in the world, the TSB pursues its mandate within a framework of independence which makes it a global leader in that regard.

Notwithstanding its successes, the TSB is committed to continuously enhancing its value to Canadians and to the world of transportation safety. It does so in keeping with the federal government's commitment to becoming more citizen-focussed, values-driven, results-oriented and dedicated to responsible spending. In the past few years, significant effort has been made to strengthen our management practices and refocus our products and services to better respond to stakeholder needs. These efforts are now producing concrete results, including the reduction of our backlog of investigations in process. As did my predecessor, I will ensure that the TSB remains focussed on improving its services to Canadians and its communications with stakeholders.

Our management team continues its commitment to a sustainable workforce and a responsive workplace. Over the coming year, priority will be given to ensuring the sustainability of our human resources. Our renewed investment in employee learning and well-being will be maintained as we implement the provisions of the new *Public Service Modernization Act*.

The TSB is a knowledge-based organization. We collect and analyze information, transform it to knowledge and communicate what we know. It is therefore imperative that the TSB maintain effective and efficient information management practices. During the past year, we launched a major project to review, update and modernize our information management practices and the enabling technology used by investigators. This project will continue as a major area of focus for the coming year. Once completed in 2006, it will enable the TSB to more effectively meet its current and future information management needs.

Once again, the TSB faces an ambitious agenda. I am confident our dedicated management team and employees will be up to the challenge and the TSB will continue making a significant contribution to transportation safety in Canada and abroad.

MANAGEMENT REPRESENTATION STATEMENT

I submit, for tabling in Parliament, the 2004-2005 Report on Plans and Priorities (RPP) for the Transportation Safety Board of Canada.

This document has been prepared based on the reporting principles and disclosure requirements contained in the *Guide to the Preparation of the 2004-2005 Report on Plans and Priorities*.

- It accurately portrays the organization's plans and priorities.
- The planned spending information in this document is consistent with the directions provided in the Minister of Finance's Budget and by Treasury Board Secretariat.
- Is comprehensive and accurate.
- Is based on sound underlying departmental information and management systems.

The reporting structure on which this document is based has been approved by Treasury Board Ministers and is the basis for accountability for the results achieved with the resources and authorities provided.

Charles H. Simpson, Acting Chairperson

06 APR 2004

Date

Section 2: Raison d'être

The Transportation Safety Board of Canada (TSB) is an independent agency created in 1990 by an Act of Parliament (*Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act*). It operates at arm's length from other government departments and agencies such as Transport Canada, the Canadian Transportation Agency and the National Energy Board to ensure that there are no real or perceived conflicts of interest. Under the legislation, the TSB's only object is the advancement of transportation safety in the federally regulated elements of the marine, rail, pipeline and air transportation systems. This mandate is fulfilled by conducting independent investigations including, if necessary, public inquiries into transportation occurrences. The purpose of these investigations and inquiries is to make findings as to the causes and contributing factors of the occurrences and to identify safety deficiencies. As a result, recommendations may be made to improve safety and reduce or eliminate risks to people, to property and to the environment. The TSB has the exclusive authority to make findings as to causes and contributing factors when it investigates a transportation occurrence.

The jurisdiction of the TSB includes all transportation occurrences in or over Canada. The TSB may also represent Canadian interests in foreign investigations of transportation accidents involving Canadian registered, licensed or manufactured ships, railway rolling stock or aircraft. In addition, the TSB carries out some of Canada's obligations related to transportation safety at the International Civil Aviation Organization (ICAO) and the International Maritime Organization (IMO).

A transportation occurrence is any accident or incident associated with the operation of an aircraft, ship, railway rolling stock or pipeline. It also includes any hazard that could, in the Board's judgement, induce an accident or incident if left unattended.

Section 3: Planning Overview

The TSB is primarily funded by Parliament through an operating expenditures vote and, as a departmental corporation, it has authority to spend revenues received during the year. The TSB operates within the context of Canada's very large, complex, dynamic and ever-changing transportation system. See the Transport Canada web site at **www.tc.gc.ca/pol/en/anre/Transportation_Annual_Report.htm** and the National Energy Board site at **www.neb.gc.ca/energy/index_e.htm**) for more details.

3.1 Key Co-Delivery Parties

Many individuals and groups cooperate with the TSB in the fulfilment of its mandate. During the course of an investigation, the TSB interacts directly with:

- Individuals, such as survivors, witnesses and next-of-kin;
- Operators;
- Other organizations and agencies, such as coroners, police, manufacturers, owners and insurance companies; and
- Other federal government departments and agencies.

Their cooperation is essential to the conduct of the TSB's business, whether they contribute as providers of information or of support services. For more details on the investigation process, visit the TSB web site at **www.tsb.gc.ca/en/investigation_process/index.asp**.

The TSB is one of many Canadian and foreign organizations involved in improving transportation safety nationally and internationally. While it operates at arm's length from other federal departments involved in the transportation field, it can only succeed in fulfilling its strategic outcome through the actions of others. The TSB presents findings and makes recommendations that compel others to act, but has no formal authority to regulate, direct or enforce specific actions. This implies ongoing dialogue, information sharing and strategic coordination with organizations such as Transport Canada, National Energy Board and the Canadian Coast Guard. Similarly, the TSB must engage in ongoing dialogue and information sharing with industry and foreign regulatory organizations. Through various means, the TSB must present compelling arguments that will convince these "agents of change" to take action in response to identified safety deficiencies.

The TSB has established memoranda of understanding with a number of federal government departments for the coordination of activities and the provision of support services. These agreements provide the TSB with access to a range of support services which can rapidly supplement internal resources (e.g. assistance for the recovery of wreckage, the documentation of evidence, and the examination or testing of components). The agreements also define operating practices to ensure good coordination of activities

and to avoid potential conflicts that could arise from the simultaneous implementation of various organizational mandates. Such agreements are currently in place with National Defence, the Royal Canadian Mounted Police, the Canadian Coast Guard, Human Resources and Skills Development Canada and the National Research Council. Similarly, the TSB has established strategic cooperation alliances with provincial and territorial coroners.

Further alliances have been established with the TSB's counterpart agencies in other countries, such as the United States, Australia, the Netherlands, France and the United Kingdom. The TSB cooperates on a reciprocal basis with foreign safety investigation agencies through the ad-hoc exchange of specialized services or the provision of assistance as a means of coping with capacity gaps. As one of the world leaders in its field, the TSB regularly shares its investigation techniques, methodologies and tools. For example, the Recorder Analysis and Playback System (RAPS), developed by the TSB for decoding and analysis of flight data recorders and cockpit voice recorders, is now being used in more than 10 countries to aid in safety investigations. Similarly, the TSB has contributed to the training of safety investigators from numerous countries either by integrating foreign investigators into its in-house training programs or by sending senior staff to teach abroad. The TSB also shares data and reports with sister organizations and participates in international work groups and studies to advance transportation safety.

3.2 Major Initiatives

3.2.1 Reviewing Products and Services

The Stakeholder Needs Analysis conducted in fiscal year 2002-2003 provided important insights into how TSB products and services are perceived. The TSB has been reviewing this information, with a view to better responding to the needs of its stakeholders. Particular focus is placed on improving the TSB's products/services mix, examining the contribution of safety issues investigations, and ensuring that our corporate communications plans focus on improving stakeholder awareness of the TSB's role, practices, products and services. In the coming year, the TSB will implement many of the changes required.

3.2.2 Catching Up

Short-term supplementary funding was received from Parliament to address the following three resource pressure areas.

Capital Asset Replacement

The TSB was facing a significant capital asset "rust-out" as investments in this area were significantly reduced over the past 10 years to cope with budget cuts and other resource

pressures. The TSB has developed and is now implementing a multi-year asset replacement plan that is in line with normal asset life cycles. Keeping up to date with rapid technological changes and having access to current equipment will improve our capacity to meet our mandate, while maintaining our credibility and independence.

Reducing Investigation Backlog

Short-term funding has been provided to help the TSB reduce its backlog of investigations in progress, without further reducing the intake of new investigations. These funds will allow the TSB to reduce investigations in process to a more manageable number and invest in various initiatives to cut the average time to complete investigations. Due to high costs, most reports have not been translated or widely distributed - therefore limiting the potential for safety awareness and action by change agents. The funds will also be used to translate and publish these reports on the TSB web site.

Modernizing Information Management

The TSB has a well-documented need for an integrated information management solution that supports business requirements and provides for electronic records management. A plan is being created for the development of the next generation of business applications. By redesigning these applications to make better use of new technologies and improve management of electronic information in all forms (e.g. images, sound recordings and documents), the TSB can provide more effective and integrated tools for investigators, become more efficient in producing investigation reports and create long-term sustainability of its information systems.

3.3 Risks and Challenges

The TSB faces many risks and challenges which could have a potentially significant impact on the organization's ability to fulfil its mandate. Recent announcements regarding Government expenditure controls and the new expenditure review process will require flexibility among TSB managers who must adapt to evolving accountability and management demands. Managers at all levels within the organization will be expected to manage risks by applying established management principles. The most important challenges are described in the following paragraphs.

3.3.1 Providing Information in a Timely Manner

The TSB has a variety of stakeholders and clients with diverse information needs. The Stakeholder Needs Analysis conducted in 2002-2003 provided important insights. Initial feedback indicated a preference for shorter more timely reports and a belief that safety information could be made available to stakeholders earlier and more effectively. The

challenge is to respond to these needs within available resources. The ability to provide the information required by stakeholders, the industry and the public, when they need it, is key to successfully achieving the TSB's mandate.

3.3.2 Maintaining a Discernable Edge in our Investigative and Technical Knowledge and Skills

The success of the TSB and its credibility as an organization depends largely on the expertise, professionalism and competence of its employees. Rapid technological changes in the transportation industry, along with the development of new materials, are making the task of investigation and safety analysis increasingly more complex and specialized. The TSB must not only maintain an appropriate capital asset infrastructure, but must keep up its technical expertise and knowledge base in order to maintain credibility within the industry. In recent years, the TSB has made a concentrated effort to "catch up" on essential training for employees and managers to ensure they have the knowledge and skills to meet mandatory job requirements. However, the challenge of retaining technical currency requires ongoing attention.

3.3.3 Maintaining a Healthy, Representative and Motivated Workforce

In order to be successful, the TSB must recruit, train, develop and retain highly motivated and competent people. As a federal government organization, the TSB must also strive to achieve a diverse workforce representative of the Canadian population. However, the TSB has experienced significant staff turnover and it is expected that more will leave due to retirement or other career opportunities. Heavy workload, limited career development and limited advancement opportunities are some of the reasons given for staff departures. The challenge for the organization is to make the TSB as responsive as possible to employee career needs and aspirations, thereby encouraging people to remain with the organization for longer periods. Many of these issues were reinforced in the 2002 Public Service Employee Survey.

3.3.4 Achieving Excellence in Information Management

The TSB's primary products are information and knowledge. The effectiveness and value of the TSB is its ability to collect and analyze factual information and to communicate new knowledge to those who need it. It is crucial that the TSB manage information in a responsive and timely way. However, it continues to struggle with the storage, retrieval, analysis and sharing of information used to support its business processes. With special funding received for the renewal of information management systems, it is expected that the TSB will adopt better tools to control where its information is gathered, created and stored. By making better use of current applications and technologies, the TSB will be better positioned to provide more effective and integrated tools to its investigators and to implement a more efficient process for producing investigation reports.

3.3.5 Improving Communications

An important preoccupation for the TSB is communications at all levels. TSB employees and stakeholders have told us that the organization needs to improve its internal and external communications capabilities. Internal communications have become increasingly important in recent years as the TSB continues to manage its change agenda. At a minimum, managers at all levels are expected to communicate with employees in an open and collaborative manner in order to implement organizational goals and objectives. Employees, in turn, are expected and encouraged to provide managers with suggestions/feedback and to share important information within the organization. With respect to external communications, the absence of a comprehensive communications strategy has presented a significant challenge for the TSB. Without a corporate and holistic plan, communications activities and efforts may have had less impact in terms of consistent messages and informing stakeholders. Sustained efforts are required to complete the development and implementation of strategic communications plans and strategies.

Section 4: Plans and Priorities

4.1 Summary

The TSB is committed to providing Canadians with advancements in transportation safety through independent, objective and timely investigations and resulting analysis of safety failures in the federally regulated transportation system. The TSB's success will be demonstrated by:

- Increased and justified public confidence in the safety of the transportation system;
- Timely implementation of appropriate safety actions;
- Increased awareness of safety issues and a strengthened safety culture on the part of government, industry and the public;
- Increased level of safety through the reduction of risk; and
- Effective organizational performance.

The following table summarizes the financial resources allocated to the four departmental priorities for 2004-2005 and to the ongoing day-to-day operations.

Strategic Outcome	Priorities	Associated Resources* ($000)	Type of Priority
Advancement of Transportation Safety	1) Improving Service Delivery	2,008	ongoing
	2) Improving Communications	156	new
	3) Sustainable Human Resources	272	new
	4) Information and Technology Management	1,097	ongoing
	5) Ongoing Activities	30,191	ongoing
	Total	**33,724**	

* Includes funding received from Parliament to address resource pressures.

The TSB has developed a Business Plan which describes the 2004-2005 priorities in greater detail. Resources are allocated to specific initiatives, responsibilities are clearly defined and timelines are established. A copy of the Business Plan can be found on the TSB web site at **www.tsb.gc.ca/en/publications/index.asp**.

Progress against the Business Plan will be continuously monitored and reported to the TSB Senior Management Committee on a regular basis. Senior managers also provide regular updates on the projects for which they are responsible. Progress will be measured in a comprehensive manner at year-end and results will be reported in the Departmental Performance Report. The TSB is also implementing a balanced scorecard performance management framework to track performance from four perspectives: financial; client/stakeholder; internal business process; and learning and growth. This new tool will assist TSB management in measuring results and progress towards the achievement of its strategic outcome. It will also be used to measure organizational performance in next year's Departmental Performance Report.

4.2 Detailed Priorities for 2004-2005

Based on the risks identified and on input received from managers and staff, the TSB has identified four priorities. All are strategic investments aimed at finding ways to enhance the TSB's relevance, its contribution to advancing transportation safety in Canada and internationally, and its strength from within. The first two priorities – Improving Service Delivery and Improving Communications – are directly linked to our external products, while Sustainable Human Resources and Information and Technology Management will advance our internal performance. The four priorities are described briefly in the following paragraphs.

4.2.1 Improving Service Delivery

Improving service delivery has once again been identified as a priority for 2004-2005. Occurrence reports continue to require extensive time to complete, and as a result do not always meet stakeholder needs. Stakeholders believe that safety information could be made available to them earlier and more effectively. Through better definition or redesign of our products and services, a reduction of backlogs and the development of better information management practices and systems (see Sub-section 4.2.4), it is expected that the TSB will provide better service to the public and to its stakeholders.

The TSB's relevancy and effectiveness is often measured by the quality and timeliness of its investigations, reports and safety products. Through special short-term funding from Parliament, the TSB is implementing a plan to reduce the backlog of investigations in progress, without further reducing the intake of new investigations. This investment will enable the TSB to reduce the backlog from 160 investigations in process (on January 1, 2003) to about 100 and improve the average time in process by 10% (approximately 60 days) by the end of fiscal year 2004-2005. A plan will also be developed to ensure the sustainability of our program within its approved resource base after the temporary funds run out. Given that there is a high level of public interest in and demand for investigations, the TSB must strive to balance the workload it undertakes with the capacity it has to deliver on its commitments.

In 2004-2005, additional investigator workshop activities will be instituted to further develop the core competencies of our investigators and focus on the consistent application of investigative methodologies, guidelines, policies and practices. It is expected that these activities will improve the efficiency and effectiveness of TSB products in terms of timeliness and quality by ensuring better relations with stakeholders, promoting the efficient utilization of resources and reducing unnecessary workload for employees. It will also contribute to the improvement of internal communications.

Other activities planned for the coming year include the review and update of *Manuals of Investigation* to reflect current business practices and an internal audit of the application of the TSB's Integrated Safety Investigation Methodology.

4.2.2 Improving Communications

Improving communications with employees, stakeholders and the public is another priority for 2004-2005. The Stakeholder Needs Analysis done in 2002-2003 confirmed a limited awareness of the TSB's role, practices, products and services among stakeholders. As a result, the full potential of the TSB's work was not realized. The TSB will seek to improve its external communications and increase public awareness of its mission and mandate by implementing redesigned communications products distributed through a proactive outreach program. As well, a corporate communications plan was developed during the 2003-2004 fiscal year outlining the various roles and responsibilities in this area. The plan established a framework from which communications activities can be undertaken. The implementation of this plan will ensure that the TSB communicates in a focussed and proactive manner. Further, the TSB is contributing to a local initiative in British Columbia aimed at promoting safety awareness and fostering safe operating practices in the marine community. In the short term, such programs will increase the public's awareness of the role, mission and mandate of the TSB. The longer term impact will be enhanced understanding of, and support for, actions to address safety deficiencies identified through the TSB's program.

The TSB must also improve its internal communications by ensuring that communications efforts with employees are meaningful. Both managers and staff share responsibility when it comes to internal communications. Employees must have the means to voice their ideas, concerns and suggestions. Just as importantly, managers must keep employees informed about goals, priorities, developments, changes or other initiatives affecting their work. As the TSB moves forward with its change agenda and the renewal of its management practices, it will be important that messages from the management table reach employees to keep them informed on issues relating to the TSB's agenda and direction. An audit of internal communications activities will be completed this year, and will provide management valuable insight to guide future plans and activities in this area.

4.2.3 Sustainable Human Resources

The TSB must be able to recruit on a timely basis and retain competent and dedicated employees. This increasingly requires a work environment conducive to learning and development for all staff and managers. A renewed focus will be placed on more strategic management of human resources through the development of human resources plans and a revised performance management and evaluation system, and the implementation of a succession planning process.

In 2004-2005, every manager and employee will be given the opportunity to develop a learning plan and to have their performance assessed annually, providing valuable information for training and/or personal development. Managers will also be provided with the knowledge and skills required to enable them to effectively assume their delegated responsibilities for human, financial and materiel resources management.

In the coming fiscal year, the organization will also implement the staffing, labour relations and learning provisions of the *Public Service Modernization Act*. In cooperation with central agencies and with the involvement of the management team, the TSB will develop an implementation/transition plan that includes the change management processes required to efficiently implement the various components of the human resources management modernization.

4.2.4 Information and Technology Management

Initiated in April 2003, the Transportation Investigation Information Management System (TIIMS) project will continue over the next two fiscal years to further define the architecture and design of the system prototype. TIIMS aims at building stronger information management practices that support investigations and the communication of safety deficiencies in all the modes. Further, it will:

- Make better use of new technologies;
- Provide integrated tools for investigators;
- Create a more efficient process for producing reports; and
- Ensure the long-term sustainability of departmental information systems.

In the 2004-2005 fiscal year, TIIMS will set the framework and foundation for consistent information management practices throughout the TSB. More specifically, the project will focus on the development of an electronic documents management system that will allow geographically dispersed teams to view all electronic material related to an occurrence. The system will also aid in the development of a content management and publishing solution that will allow investigators to concentrate on content and not formatting. Further, it will provide a redesign of tools to support the Integrated Safety

Investigation Methodology thereby reducing the need for duplicate data entry. It is estimated that TIIMS will free-up 20 to 30% of investigator time leading to better productivity. Full implementation of TIIMS is scheduled for 2006-2007.

4.3 Government Initiatives and Priorities

The February 2004 Speech from the Throne outlined the three broad elements of the government's agenda: bolstering Canada's social foundation; building a 21st century economy; and ensuring Canada's role in the world as one of influence and pride. The TSB will contribute to the achievement of the government's agenda by the efficient conduct of its activities and the provision of timely safety information to industry and to the Canadian public. This will ensure a continued high level of public confidence in the safety of the transportation industry, which constitutes a vital element of Canada's economic activities. Furthermore, the TSB will contribute to Canada's global presence through its activities by sharing safety information broadly, providing specialized assistance, and sharing tools and techniques with other countries.

The Prime Minister and the President of the Treasury Board have recently announced a series of measures focussed on improving ethics, responsibility and accountability within government and the public service. The TSB is actively engaged in the implementation of these improvement initiatives and will continue to implement changes in a proactive manner.

Modern comptrollership and the implementation of the Treasury Board Secretariat's *Management Accountability Framework* form an integral part of the TSB's efforts to improve organizational effectiveness. The 2001 Comptrollership Capacity Assessment indicated a number of issues to be addressed in order to achieve a state of modern management. See the TSB web site at **www.tsb.gc.ca/en/publications/Mod_Comp/2002/Mod_Comp_2002.asp** to view the assessment report. Since then, the TSB has made significant progress towards becoming a better managed organization by integrating modern management projects and activities in its annual Business Plan and in the day-to-day management activities.

The TSB undertook an important management culture change and is committed to further develop and refine its management practices and controls. The Management Accountability Framework is the primary tool used to provide assurance to the TSB management team that the organization is on the right course. As a first step, the TSB has mapped its Business Plan activities against the Management Accountability Framework and ensured the existence of a good correlation between these activities and the areas identified by management as needing particular attention. Secondly, TSB senior management has recently decided to create a permanent corporate planning and reporting position. Once done, this new position will act as the focal point for ongoing performance planning, reporting and management activities.

TSB management has initiated an ongoing internal dialogue with staff on values and ethics. Senior management is reviewing internal governance and addressing specific issues identified during the past year. The TSB is also currently working on the implementation of proactive disclosure of information on its departmental web site.

Over the coming year, the TSB will continue its active participation and leadership in various small agency networks. This participation permits collaboration with other small federal organizations to share best practices, find common solutions to management issues, and partner with others on specific initiatives to reduce costs and duplication of efforts. For example, in 2004-2005 the TSB will continue to lead the small agency initiative on the improvement of reporting to Parliament and central agencies while minimizing the burden on the reporting organizations.

Another government priority is the implementation of the *Public Service Modernization Act*. The TSB recognizes this important government initiative and has fully integrated it with its own priority on Sustainable Human Resources. Sub-section 4.2.3 describes the TSB activities related to this initiative.

Although the TSB no longer has a distinct Government On-Line initiative, a project was undertaken last year in partnership with Transport Canada to improve the mechanism by which transportation safety data is shared. The objective of this project was to facilitate public access to this data. There are now plans to implement a service for on-line queries of TSB occurrence information databases during 2004-2005. In 2003-2004, an assessment of our newly redesigned web site was done to evaluate its compliance with standards of accessibility for government web sites. Identified areas of non-compliance will be corrected during the coming year, as part of our ongoing web site maintenance.

4.4 Performance Indicators

As noted previously, the TSB has developed a balanced scorecard that will be used to measure organizational performance. This scorecard will provide performance information from four different perspectives: financial; client/stakeholder; internal business processes; and learning and growth.

The financial perspective will make linkages between operational and financial results. Financial ratio analysis will be used to evaluate the return on investments in investigations and in major projects. Financial results will also be benchmarked between modes and with other safety investigation organizations.

The client/stakeholder perspective will measure TSB performance through stakeholder feedback and stakeholder action. First, stakeholder awareness and satisfaction will be measured through formal and informal processes. Then, stakeholder action based on the

TSB's work will be measured by tracking responses to TSB recommendations and safety actions taken. Finally, the TSB will continue to measure transportation occurrence rates as an ultimate measure of achievement of its strategic outcome.

Through the internal business processes perspective, the TSB will measure its results against the specific backlog reduction commitments made to Parliament when additional resources were requested. The TSB will also introduce the use of productivity ratio analysis and benchmark results between modes, as well as with other safety investigation organizations.

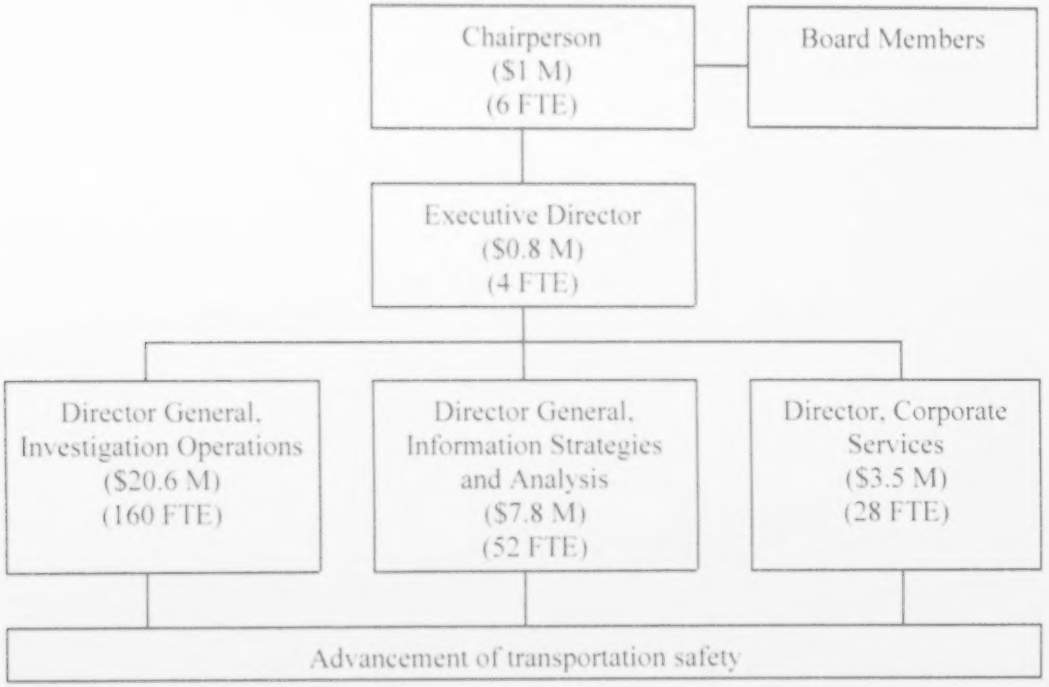
Under the learning and growth perspective, the TSB will measure employee satisfaction, investments in employee training and employee attrition rates. The TSB will also assess its progress on the implementation of the Human Resources Modernization Agenda. Finally, the TSB will assess its management capacity against the Treasury Board's Management Accountability Framework (MAF).

The following table summarizes the key performance indicators included in the scorecard with appropriate links to the current year priorities.

Perspective	Performance Indicators	Link to Priorities
Financial	Cost of investigations	ongoing ops
	Cost of backlog reduction	improving service delivery
	Cost of Business Plan projects	all five priorities
Client/Stakeholder	Stakeholder awareness	improving communications ongoing ops
	Stakeholder satisfaction (quality + timeliness)	improving service delivery ongoing ops
	Responsiveness to TSB recommendations	ongoing ops
	Timely safety actions taken per investigation	ongoing ops
	Occurrence rates	ongoing ops
Internal Business Processes	Reduction of investigations in process to 100	improving service delivery
	Reduction of average time in process by 10% or 60 days	improving service delivery
	Posting of reports on web site	improving service delivery
	Investigations started and completed per investigator	improving service delivery ongoing ops
	THMS deliverables	IM/IT management
Learning & Growth	Employee satisfaction	improving communications sustainable HR
	Investment in training per person	sustainable HR
	Employee attrition rates	sustainable HR
	HR modernization deliverables	sustainable HR
	MAF implementation	ongoing ops

Section 5: Organization

The TSB's Planning, Reporting and Accountability Structure identifies a single business line: the advancement of transportation safety. The TSB reports annually to Parliament on its activities, findings and recommendations through the President of the Queen's Privy Council. The Chairperson, assisted by the Executive Director and three senior managers, is responsible for all activities associated with this business line.



The Chairperson and Executive Director contribute to the advancement of transportation safety through the provision of leadership and vision, as well as the strategic management of all activities of the TSB. They also contribute by establishing strategic alliances with key stakeholders, client groups and change agents, and the communication of key safety messages through stakeholder outreach activities.

The Board contributes to the advancement of transportation safety through the review, approval and public communication of occurrence reports and safety recommendations. The Board also contributes to the communication of key safety messages through stakeholder outreach activities.

The Investigation Operations Directorate contributes to the advancement of transportation safety through the investigation of occurrences. It does so by assessing all occurrences and investigating those with the greatest potential for reduction of risks. The directorate's work is focussed on the collection and analysis of information, the drafting of reports and recommendations, the tracking and assessment of safety actions taken, as well as ongoing communication with the transportation safety community. The directorate maintains a highly qualified staff of investigators who are experts in aviation, marine, rail or pipeline operations, engineering and other specialists, and investigation support staff.

The Information Strategies and Analysis Directorate contributes to the advancement of transportation safety through information. It does so by developing, managing and providing data, information, analysis and technology products and services. The directorate contributes to investigations by providing human performance and statistical analysis, and by making available reliable and accessible information. The directorate also contributes through the coordination of report production and communication activities.

The Corporate Services Branch contributes to the advancement of transportation safety through the provision of sound corporate planning, financial, human resources, administrative and materiel management services. The branch also contributes by promoting modern management practices and ensuring that the TSB complies with all government policies and directives.

Section 6: Additional Information

Additional information about the Transportation Safety Board of Canada and its activities is available on the TSB web site at **www.tsb.gc.ca** or by contacting us at:

Transportation Safety Board of Canada
200 Promenade du Portage
4th Floor
Gatineau, Quebec
K1A 1K8

telephone: (819) 994-3741

facsimile: (819) 997-2239

Section 7: Annexes

Departmental Planned Spending

(thousands of dollars)	Forecast Spending 2003-2004*	**Planned Spending 2004-2005**	Planned Spending 2005-2006	Planned Spending 2006-2007
Budgetary Main Estimates (gross)	25,713	**30,055**	27,778	27,778
Non-Budgetary Main Estimates (gross)				
Total Main Estimates	25,713	**30,055**	27,778	27 778
*Adjustments (Planned Spending not in Main Estimates)***	7,237	**322**	90	90
Net Planned Spending	32,950	**30,377**	27,868	27,868
Plus: Cost of services received without charge	3,105	**3,347**	3,260	3,259
Net Cost of Program	36,055	**33,724**	31,128	31,127
Full-Time Equivalents	238	**250**	235	235

*Reflects best forecast of total planned spending to the end of the fiscal year. Includes a planned surplus of $700,000 at year-end.

**Adjustments are to accommodate approvals obtained since the Main Estimates, and include transfers from Treasury Board Votes and Supplementary Estimates.

In 2003-2004, the TSB has received approval for a number of adjustments to its Main Estimates. These adjustments include: $3,853,000 for short-term resource pressures; $2,139,000 for collective bargaining and $636,000 for related Employee Benefit Plan adjustments; $113,000 for Modern Comptrollership initiatives; $50,000 for internal audit; $110,000 for the spending of proceeds from the disposal of surplus assets; and the carry forward of the previous year's surplus in the amount of $1,036,000.

The current TSB reference levels, as stated in the Main Estimates, are approximately $30.4 million. In the following year, these reference levels will decrease to approximately $27.9 million and remain at that level on a permanent basis thereafter. This decrease relates to the sun-setting of incremental funding approved to deal with specific program integrity issues. In 2002-2003, 2003-2004 and 2004-2005 short-term funding/staff was approved to reduce the backlog of investigations in process, catch up on information management issues and address capital asset rust-out problems.

Net Cost of Program for the Estimates Year

(thousands of dollars)	Total
Net Planned Spending	30,377
Plus: Services Received without Charge	
Accommodation provided by Public Works and Government Services Canada	1,755
Contributions covering employers' share of employees' insurance premiums and expenditures paid by Treasury Board Secretariat	1,524
Workers' compensation coverage provided by Human Resources and Skills Development Canada	18
Audit services provided by the Office of the Auditor General	50
	3,347
2004-2005 Net Cost of Program	33,724

BUDGET DES DÉPENSES

Bureau de la sécurité des transports du Canada

Budget des dépenses
2004-2005

Partie III – Rapport sur les plans et les priorités

Canada

Les documents budgétaires

Chaque année, le gouvernement établit son Budget des dépenses, qui présente l'information à l'appui des autorisations de dépenser demandées au Parlement pour l'affectation des fonds publics. Ces demandes d'autorisations sont présentées officiellement au moyen d'un projet de loi de crédits déposé au Parlement. Le Budget des dépenses, qui est déposé à la Chambre des communes par le président du Conseil du Trésor, comporte trois parties :

Partie I – Le Plan de dépenses du gouvernement présente un aperçu des dépenses fédérales et résume les rapports entre les principaux éléments du Budget principal des dépenses et le Plan de dépenses (qui figure dans le Budget).

Partie II – Le Budget principal des dépenses étaye directement la *Loi de crédits*. Le Budget principal des dépenses énonce les autorisations de dépenser (crédits) et les sommes à inclure dans les projets de loi de crédits que le Parlement doit adopter afin que le gouvernement puisse mettre en application ses plans de dépenses. Les Parties I et II du Budget des dépenses sont déposées simultanément le 1er mars ou avant.

Partie III – Le Plan de dépenses du ministère est divisé en deux documents :

1) **Les rapports sur les plans et les priorités (RPP)** sont des plans de dépenses établis par chaque ministère et organisme (à l'exception des sociétés d'État). Ces rapports présentent des renseignements plus détaillés au niveau des secteurs d'activité et portent également sur les objectifs, les initiatives et les résultats prévus; il y est fait également mention des besoins connexes en ressources pour une période de trois ans. Les RPP contiennent également des données sur les besoins en ressources humaines, les grands projets d'immobilisations, les subventions et contributions, et les coûts nets des programmes. Ils sont déposés au Parlement par le président du Conseil du Trésor au nom des ministres responsables des ministères et des organismes désignés aux annexes I, I.1 et II de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Ces documents doivent être déposés au plus tard le 31 mars, pour renvoi aux comités qui font ensuite rapport à la Chambre des communes conformément au paragraphe 81(4) du Règlement.

2) **Les rapports ministériels sur le rendement (RMR)** rendent compte des réalisations de chaque ministère et organisme en fonction des attentes prévues en matière de rendement qui sont indiquées dans leur RPP. Ces rapports sur le rendement, qui portent sur la dernière année financière achevée, sont déposés au Parlement en automne par le président du Conseil du Trésor au nom des ministres responsables des ministères et des organismes désignés aux annexes I, I.1 et II de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

Le Budget supplémentaire des dépenses étaye directement la *Loi de crédits*. Le Budget supplémentaire des dépenses énonce les autorisations de dépenser (crédits) et les sommes à inclure dans les projets de loi de crédits que le Parlement doit adopter afin que le gouvernement puisse mettre en application ses plans de dépenses. Le Budget supplémentaire des dépenses est habituellement déposé deux fois par année, soit un premier document au début novembre et un document final au début mars. Chaque Budget supplémentaire des dépenses est caractérisé par une lettre alphabétique (A, B, C, etc.). En vertu de circonstances spéciales, plus de deux Budgets supplémentaires des dépenses peuvent être publiés au cours d'une année donnée.

Le Budget des dépenses, de même que le Budget du ministre des Finances, sont le reflet de la planification budgétaire annuelle de l'État et de ses priorités en matière d'affectation des ressources. Ces documents, auxquels viennent s'ajouter par la suite les Comptes publics et les rapports ministériels sur le rendement, aident le Parlement à s'assurer que le gouvernement est dûment comptable de l'affectation et de la gestion des fonds publics.

©Sa Majesté la Reine du Chef du Canada, représentée par
le Ministre des Travaux publics et Services gouvernementaux, 2004

Ce document est disponible en médias substituts sur demande.

Ce document est disponible sur le site Web du SCT à l'adresse suivante : www.tbs-sct.gc.ca.

En vente chez votre libraire local ou par la poste auprès
des Éditions du gouvernement du Canada
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa (Ontario)
K1A 0S5

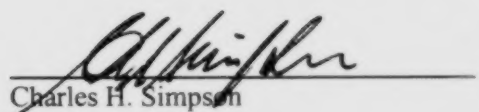
Téléphone : (613) 941-5995
Commandes seulement : 1-800-635-7943 (Canada et É.-U.)
Télécopieur : (613) 954-5779 ou 1-800-565-7757 (Canada et É.-U.)
Internet : http://publications.gc.ca

No. de catalogue : BT31-2/2005-III-73
ISBN 0-660-62546-6

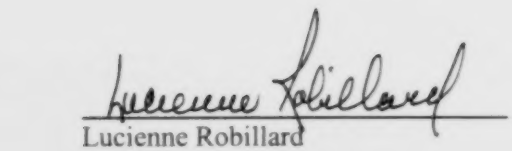
Bureau de la sécurité des transports du Canada

Budget des dépenses 2004-2005

Rapport sur les plans et les priorités



Charles H. Simpson
Président intérimaire
Bureau de la sécurité des transports du Canada



Lucienne Robillard
Présidente
Conseil privé de la Reine pour le Canada

Table des matières

Section 1 : Message du président **1**
Déclaration de la direction **2**

Section 2 : Raison d'être **3**

Section 3 : Survol de la planification **5**

3.1 - Collaborateurs clés 5
3.2 - Principales initiatives 6
3.3 - Risques et défis 8

Section 4 : Plans et priorités **11**

4.1 - Résumé 11
4.2 - Priorités détaillées pour 2004-2005 12
4.3 - Initiatives et priorités du gouvernement 15
4.4 - Indicateurs de rendement 17

Section 5: Organisation **21**

Section 6: Renseignements supplémentaires **23**

Section 7: Annexes **25**

Dépenses prévues de l'organisme 25
Coût net du programme pour l'année budgétaire 26

Section 1 : Message du président

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) continue de jouir d'une solide réputation, au Canada et à l'étranger, en tant que bureau d'enquêtes professionnel et expérimenté. Cette réputation a été renforcée par la publication en mars 2003 du rapport d'enquête sur l'accident du vol 111 de Swissair. Le BST est l'un des rares bureaux d'enquêtes de sécurité multimodaux dans le monde, qui s'acquitte de sa mission dans un cadre d'indépendance, ce qui en fait un chef de file mondial à cet égard.

Conscient de son succès, le BST demeure néanmoins déterminé à améliorer sans cesse sa valeur aux yeux des Canadiens et de la communauté des transports. Il exerce ses activités en respectant l'engagement du gouvernement fédéral de se concentrer sur les citoyens, d'être guidé par des valeurs, de mettre l'accent sur les résultats et de gérer les dépenses de façon judicieuse. Au cours des dernières années, nous avons déployé beaucoup d'efforts pour renforcer nos pratiques de gestion et redéfinir nos produits et services afin de mieux répondre aux besoins de nos clients. Ces efforts ont donné des résultats concrets, notamment la réduction de l'arriéré des enquêtes en cours. Comme mon prédécesseur, je veillerai à ce que le BST garde le cap sur l'amélioration des services aux Canadiens et des communications avec les parties intéressées.

Notre équipe de gestion continue d'avoir à cœur le développement durable des ressources humaines et la création d'un milieu de travail adapté aux besoins des employés. Au cours de la prochaine année, nous accorderons la priorité au maintien de nos ressources humaines. Nous poursuivrons notre investissement dans la formation et le bien-être du personnel en mettant en œuvre les dispositions d'une nouvelle loi, soit la *Loi sur la modernisation de la fonction publique*.

Le BST est un organisme fondé sur le savoir. Nous recueillons des données, nous les analysons et nous les transformons en connaissances avant de les communiquer. Il est donc de la plus haute importance que le BST maintienne des pratiques de gestion de l'information efficaces et efficientes. Au cours de l'exercice 2003-2004, nous avons lancé un important projet en vue d'examiner, de mettre à jour et de moderniser nos pratiques de gestion de l'information ainsi que la technologie à laquelle ont recours les enquêteurs. Ce projet sera encore l'un de nos centres d'intérêt au cours du prochain exercice. À la fin des travaux en 2006, le BST pourra répondre plus efficacement aux exigences de gestion de l'information actuels et futurs.

Une fois de plus, le BST s'est donné un programme ambitieux. Je suis confiant que notre personnel dévoué, aussi bien les gestionnaires que les employés, sera à la hauteur de la situation et que le BST continuera de contribuer efficacement à l'amélioration de la sécurité des transports au Canada et à l'étranger.

DÉCLARATION DE LA DIRECTION

Je soumets, en vue de son dépôt au Parlement, le Rapport sur les plans et les priorités de 2004-2005 du Bureau de la sécurité des transports du Canada.

Le document a été préparé conformément aux principes de présentation et aux exigences de déclaration énoncées dans les *Lignes directrices pour la préparation du Rapport sur les plans et les priorités de 2004-2005* :

- Il décrit fidèlement les plans et les priorités de l'organisation.
- Les données sur les dépenses prévues qu'il renferme respectent les consignes données dans le budget du ministre des Finances et par le Secrétariat du Conseil du Trésor.
- Le document est complet et exact.
- Il se fonde sur de bons systèmes d'information et de gestion ministérielle.

La structure de rapport sur laquelle s'appuie le présent document a été approuvée par les ministres du Conseil du Trésor et sert de fondement à la reddition de comptes sur les résultats obtenus au moyen des ressources et des pouvoirs fournis.

Charles H. Simpson, président intérimaire

Date

Section 2 : Raison d'être

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) est un organisme indépendant qui a été créé en 1990 par une loi du Parlement (*Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports*). Le BST fonctionne de manière indépendante des autres ministères et organismes du gouvernement comme Transports Canada, l'Office national des transports du Canada et l'Office national de l'énergie afin d'éviter tout conflit d'intérêt réel ou perçu. En vertu de la loi, la mission du BST consiste essentiellement à promouvoir la sécurité du transport maritime, ferroviaire, aérien et par pipeline, de compétence fédérale. Le Bureau s'acquitte de sa mission en procédant à des enquêtes indépendantes qui comprennent, au besoin, des enquêtes publiques sur les événements de transport. L'objet de ces enquêtes est de constater les causes et les facteurs qui contribuent aux événements et d'identifier les manquements à la sécurité. Le BST peut faire des recommandations afin d'améliorer la sécurité et de réduire ou d'éliminer les dangers auxquels sont exposés les personnes, les biens et l'environnement. Le BST est le seul organisme autorisé à faire des constatations sur les causes et les facteurs qui contribuent aux événements sur lesquels il fait enquête.

La compétence du BST s'étend à tous les événements de transport au Canada. Le Bureau peut également représenter les intérêts canadiens dans le cadre d'enquêtes à l'étranger sur des accidents de transport mettant en cause des navires, du matériel roulant de chemin de fer ou des aéronefs immatriculés ou construits au Canada ou pour lesquels une licence a été délivrée au Canada. De plus, le Bureau s'acquitte de certaines obligations du Canada dans le domaine de la sécurité des transports au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et de l'Organisation maritime internationale (OMI).

Un événement de transport est un accident ou un incident associé à l'utilisation d'un aéronef, d'un navire, de matériel roulant de chemin de fer ou d'un pipeline. Il comprend également les dangers susceptibles, de l'avis du Bureau, de provoquer un accident ou un incident, si des mesures ne sont pas prises pour corriger la situation.

Section 3 : Survol de la planification

Le BST est principalement financé par le Parlement au moyen d'un crédit pour dépenses de fonctionnement et, en tant qu'établissement public, il est autorisé à dépenser les recettes reçues pendant l'année. Le fonctionnement du BST s'inscrit dans le cadre du très vaste et très complexe réseau de transport du Canada, un réseau très dynamique et en changement constant. Pour en savoir plus, consultez le site Web de Transports Canada à l'adresse **www.tc.gc.ca/pol/fr/anre/rapport_annuel_sur_les_transports.htm** et le site Web de l'Office national de l'énergie à l'adresse **www.neb.gc.ca/energy/index_f.htm**.

3.1 Collaborateurs clés

De nombreux particuliers et groupes concourent à la réalisation du mandat du BST. Pendant une enquête, le BST interagit directement avec :

- des particuliers comme les survivants, les témoins et les plus proches parents;
- des exploitants;
- d'autres organismes comme les médecins légistes, les policiers, les constructeurs, les fabricants, les propriétaires et les compagnies d'assurance;
- d'autres ministères et organismes du gouvernement fédéral.

Leur collaboration est essentielle au bon déroulement des activités du BST, que ces particuliers ou groupes fournissent des renseignements ou des services de soutien. Pour plus de détails sur le processus d'enquête, consultez le site Web du BST à l'adresse **www.tsb.gc.ca/fr/investigation_process/index.asp**.

Le BST est l'un des nombreux organismes canadiens et étrangers qui s'efforcent d'améliorer la sécurité des transports au Canada et ailleurs dans le monde. Bien que le BST soit indépendant des autres ministères fédéraux du secteur des transports, il ne peut atteindre le résultat stratégique visé sans la collaboration des autres organismes. Le BST présente des constatations et fait des recommandations en vue d'inciter les autres organismes à agir, mais il n'a aucun pouvoir officiel lui permettant d'enjoindre les autres à agir, d'établir des règlements ou d'imposer des mesures spécifiques. Sa réussite passe par un dialogue continu, un partage de l'information et une coordination stratégique avec des organismes tels que Transports Canada, l'Office national de l'énergie et la Garde côtière canadienne. Le BST doit aussi demeurer continuellement en relation avec l'industrie et les organismes de réglementation étrangers, et échanger de l'information avec eux. Par différents moyens, il doit présenter des arguments probants qui convaincront ces « agents du changement » de prendre les mesures nécessaires pour remédier aux lacunes relevées sur le plan de la sécurité.

Le BST a établi des protocoles d'entente avec d'autres ministères du gouvernement fédéral pour la coordination des activités et la prestation de services de soutien. Ces protocoles d'entente permettent au BST d'avoir accès à divers services de soutien qui peuvent rapidement compléter les ressources internes (p. ex., des services de soutien pour la récupération d'une épave, la collecte d'éléments de preuve et l'examen ou l'essai de composantes). Les ententes conclues définissent aussi les pratiques d'exploitation afin d'assurer une bonne coordination des activités et d'éliminer les conflits qui pourraient découler de la mise en oeuvre simultanée de divers mandats organisationnels. De telles ententes ont déjà été signées avec la Défense nationale, la Gendarmerie royale du Canada, la Garde côtière canadienne, Ressources humaines et Développement des compétences Canada et le Conseil national de recherches du Canada. Le BST a aussi établi des alliances de collaboration stratégique avec les médecins légistes provinciaux et territoriaux.

D'autres alliances ont été établies avec d'autres pays qui comptent des organismes semblables au BST, notamment avec les États-Unis, l'Australie, les Pays-Bas, la France et le Royaume-Uni. Le BST collabore avec d'autres bureaux d'enquêtes situés à l'étranger en participant à des projets spéciaux d'échange de services spécialisés ou en fournissant de l'aide afin de combler les lacunes de part et d'autre. Comme il est un des chefs de file mondiaux dans son domaine, le BST partage régulièrement ses techniques, ses méthodes et ses outils d'enquête avec d'autres organismes. Par exemple, le système de dépouillement des enregistreurs de bord (RAPS), créé par le BST pour décoder et analyser les enregistreurs de données de vol (FDR) et les enregistreurs de la parole dans le poste de pilotage (CVR), est maintenant utilisé dans plus de dix pays pour les enquêtes de sécurité. Le BST a aussi contribué à la formation des enquêteurs de nombreux pays, soit en intégrant des enquêteurs étrangers aux programmes de formation internes, soit en envoyant du personnel chevronné à l'étranger pour donner de la formation. Le BST partage aussi des données et des rapports avec des organismes partenaires, et participe à des études et à des groupes de travail internationaux en vue d'améliorer la sécurité des transports.

3.2 Principales initiatives

3.2.1 Examen des produits et services

L'analyse des besoins des parties intéressées (*Stakeholder Needs Analysis*) réalisée au cours de l'exercice 2002-2003 a fourni des renseignements importants sur la manière dont sont perçus les produits et les services du BST. Le Bureau a commencé à en examiner les résultats en vue d'améliorer sa prestation. Ses efforts visent surtout à rehausser la qualité de sa gamme de produits et services, à étudier la contribution de ses enquêtes aux questions de sécurité et à s'assurer que des plans de communications intégrés permettent

de renseigner davantage les parties intéressées sur son rôle, ses pratiques ainsi que ses produits et services. Au cours de l'exercice 2004-2005, le BST procédera à un bon nombre des changements qui s'imposent.

3.2.2 Mise à jour

Le Parlement a alloué au BST des fonds supplémentaires à court terme pour lui permettre de répondre aux besoins pressants identifiés ci-après en matière de ressources.

Remplacement des immobilisations

Le BST faisait face à une importante détérioration des immobilisations, les investissements dans ce secteur ayant connu une forte baisse au cours des dix dernières années en raison des coupures budgétaires et de la nécessité de répondre à d'autres besoins pressants en matière de ressources. Le BST a élaboré un plan de remplacement des immobilisations pluriannuel adapté aux cycles de durée de vie des biens, qu'il est maintenant en train de mettre en oeuvre. En s'ajustant aux changements technologiques rapides et en ayant accès à du matériel technologique courant, le BST sera mieux en mesure de réaliser son mandat, tout en maintenant sa crédibilité et son indépendance.

Réduction de l'arriéré des enquêtes en cours

Le BST a obtenu du financement à court terme qui l'aidera à réduire l'arriéré des enquêtes en cours, sans toutefois l'empêcher d'entreprendre de nouvelles enquêtes. Le financement permettra au BST de diminuer le nombre d'enquêtes en cours à un nombre plus facile à gérer et d'investir dans divers projets visant à raccourcir la durée moyenne des enquêtes. En raison des coûts élevés que cela aurait entraînés, on n'a pas traduit ni distribué à grande échelle la plupart des rapports, limitant ainsi la sensibilisation à la sécurité et la prise de mesures par les agents de changement. Les fonds serviront également à traduire ces rapports et à les afficher sur le site Web du BST.

Modernisation de la gestion de l'information

Le BST a bien démontré la nécessité d'avoir des solutions de gestion de l'information intégrée qui appuient les besoins opérationnels et permettent une gestion électronique des documents. Un plan a été élaboré pour le développement d'applications fonctionnelles de prochaine génération. En restructurant les applications de manière à mettre à profit les nouvelles technologies et en améliorant la gestion des données électroniques sous toutes les formes (p. ex. des images, des enregistrements sonores et des documents), le BST pourra fournir des outils plus efficaces et mieux intégrés aux enquêteurs, augmenter son efficacité en matière de production de rapports d'enquête et assurer la durabilité à long terme de ses systèmes d'information.

3.3 Risques et défis

De nombreux risques et défis peuvent considérablement influer sur la capacité du BST à remplir son mandat. On a annoncé dernièrement de nouvelles mesures portant sur le contrôle des dépenses du gouvernement et un nouveau processus d'examen des dépenses. Ces changements exigeront de la part des gestionnaires du BST de la souplesse, car ils devront s'adapter à des exigences en constante évolution ayant trait à la reddition des comptes et à la gestion. On s'attendra à ce que les gestionnaires à tous les paliers du BST gèrent les risques en appliquant les principes de gestion établis. Les défis les plus importants sont décrits dans les paragraphes ci-après.

3.3.1 Transmettre l'information en temps opportun

Le BST compte un grand nombre de parties intéressées et de clients ayant des besoins variés en matière d'information. L'analyse des besoins des parties intéressées réalisée en 2002-2003 a fourni des indications précieuses. Les premiers commentaires révèlent que les parties intéressées préfèrent des rapports moins longs, prêts en moins de temps. Elles croient que l'information sur la sécurité pourrait leur être transmise plus rapidement et de manière plus efficace. Le défi consiste à répondre à ces besoins avec les ressources disponibles. La réalisation de la mission du BST repose sur sa capacité de fournir l'information requise par les parties intéressées, par l'industrie et par le public lorsqu'ils en ont besoin.

3.3.2 Maintenir une longueur d'avance indéniable en ce qui concerne les connaissances et les compétences techniques dans le domaine des enquêtes

La réussite du BST et sa crédibilité en tant qu'organisme dépendent en grande partie de l'expérience, du professionnalisme et de la compétence de son personnel. Les enquêtes et les analyses de sécurité sont de plus en plus complexes et spécialisées en raison des changements technologiques rapides dans l'industrie des transports et de la mise au point de nouveaux matériaux. Pour conserver sa crédibilité au sein de l'industrie, le BST doit non seulement maintenir un ensemble d'immobilisations approprié, mais aussi avoir des employés dont les compétences et les connaissances techniques sont à jour. Au cours des dernières années, le BST s'est attardé à rattraper son retard en formation essentielle pour les employés et les gestionnaires. L'objectif est de s'assurer que tous ont les connaissances et les compétences nécessaires pour répondre aux exigences de leurs postes. Il faut toutefois constamment investir dans le personnel pour demeurer à jour.

3.3.3 Maintenir un effectif en santé, représentatif et motivé

Par mener à bien son mandat, le BST doit recruter des personnes très motivées et très compétentes, voir à leur formation et à leur développement, et les garder à son service. En tant qu'organisme fédéral, le BST doit aussi chercher à créer un effectif représentatif de la

diversité de la société canadienne. Le BST affiche cependant un roulement de personnel important, et on prévoit que d'autres employés partiront à la retraite ou accepteront un emploi ailleurs. La charge de travail élevée, ainsi que les occasions limitées de développement professionnel et de promotion, sont quelques-unes des raisons pour lesquelles les gens quittent le BST. Le défi consiste à rendre le BST mieux adapté aux besoins de carrière et aux aspirations des employés, ce qui encouragerait le personnel à rester au service de l'organisme plus longtemps. Le Sondage auprès des fonctionnaires fédéraux de 2002 a confirmé un grand nombre des problèmes susmentionnés.

3.3.4 Gérer l'information avec brio

Les produits principaux du BST sont l'information et les connaissances. L'efficacité et la valeur du BST reposent sur sa capacité de recueillir de l'information factuelle et de l'analyser, puis de communiquer de nouvelles connaissances aux agents de changement et à la population canadienne en vue d'accroître la sécurité. Il est essentiel que le BST gère l'information de façon rapide et adaptée aux besoins.

Le BST continue cependant de faire face à des problèmes de stockage, d'extraction, d'analyse et de partage de l'information dont il se sert dans ses processus opérationnels. Grâce aux fonds spéciaux obtenus pour le renouvellement des systèmes de gestion de l'information, le BST devrait adopter de meilleurs outils pour gérer la collecte, la création et le stockage des données. En maximisant l'utilisation des applications et des technologies existantes, le BST sera en mesure de fournir à ses enquêteurs des outils plus efficaces et mieux intégrés. Il parviendra ainsi à accroître l'efficacité de ses procédés pour produire les rapports d'enquête.

3.3.5 Améliorer les communications

Les communications à tous les niveaux sont au coeur des préoccupations du BST. Le personnel du BST et les parties intéressées nous ont dit que l'organisme devait améliorer ses communications internes et externes. Les communications internes ont pris de l'importance au cours des dernières années alors que le BST continue à gérer son plan de changement. D'une part, les gestionnaires doivent, à tout le moins, entretenir des communications ouvertes avec les employés et faire preuve de collaboration afin de réaliser les buts et les objectifs de l'organisme. D'autre part, les employés sont encouragés à faire des suggestions et des observations aux gestionnaires, et à faire circuler l'information au sein de l'organisme. Au chapitre des communications externes, l'absence d'une stratégie de communication générale constituait un défi important pour le BST. Grâce à un plan organisationnel exhaustif, les activités de communication du BST pourront avoir une plus grande incidence; en effet, les messages seront plus uniformes et les intervenants clés seront plus au courant. Des efforts soutenus s'imposent pour terminer l'élaboration et la mise en oeuvre d'un plan stratégique de communications.

Section 4 : Plans et priorités

4.1 Résumé

Le BST s'est engagé auprès des Canadiens à promouvoir la sécurité des transports en effectuant des enquêtes indépendantes et objectives en temps opportun et en analysant les manquements à la sécurité cernés dans le réseau de transport de compétence fédérale. Les éléments suivants permettront de juger de la réussite du BST :

- une confiance rehaussée et justifiée du public à l'égard de la sécurité du réseau de transport;
- la mise en oeuvre en temps opportun de mesures de sécurité appropriées;
- une hausse du niveau de sensibilisation à l'égard des questions de sécurité et une culture de sécurité renforcée de la part du gouvernement, de l'industrie et du public;
- une hausse du niveau de sécurité grâce à la réduction des risques;
- un rendement organisationnel efficace.

Le tableau ci-après présente le sommaire des ressources financières affectées aux quatre priorités du BST pour l'exercice 2004-2005 et aux activités quotidiennes.

Résultat stratégique	Priorités	Ressources* (en milliers de $)	Type de priorité
Promotion de la sécurité dans les transports	1) Améliorer la prestation des services	2 008	En cours
	2) Améliorer les communications	156	Nouvelle
	3) Ressources humaines durables	272	Nouvelle
	4) Gestion de l'information et de la technologie	1 097	En cours
	5) Activités continues	30 191	En cours
	Total	**33 724**	

* Comprend les fonds reçus du Parlement pour répondre aux besoins pressants en matière de ressources.

Le BST a élaboré un plan d'activités qui décrit en détail les priorités de 2004-2005. Les ressources sont affectées à des initiatives particulières, les responsabilités sont clairement définies et des échéanciers sont établis. Le plan d'activités du BST se trouve sur le site Web du BST à l'adresse **www.tsb.gc.ca/fr/publications/index.asp**.

Les progrès réalisés par rapport au plan d'activités seront vérifiés et signalés au Comité de la haute direction du BST sur une base périodique. Les cadres supérieurs fournissent aussi des mises à jour régulières sur les projets dont ils sont responsables. Une évaluation complète des progrès sera effectuée en fin d'exercice, et les résultats seront inclus dans le Rapport sur le rendement du BST. Le Bureau utilisera aussi un système de gestion du rendement fondé sur l'approche du tableau de bord équilibré afin d'évaluer le rendement selon quatre perspectives : les finances; les clients et les personnes intéressées; le processus opérationnel interne; l'apprentissage et la croissance. Ce nouvel outil aidera la direction du BST à évaluer les résultats et les progrès réalisés en vue d'atteindre le résultat stratégique visé. Il sera aussi utilisé pour évaluer le rendement organisationnel dans le Rapport sur le rendement du prochain exercice.

4.2 Priorités détaillées pour 2004-2005

Les risques cernés ainsi que les commentaires des gestionnaires et du personnel ont permis d'identifier quatre priorités. Elles sont tous des investissements stratégiques visant à définir de nouvelles façons d'améliorer la pertinence et la contribution du BST à la promotion de la sécurité des transports au Canada et à l'étranger, et à renforcer l'organisme. Les deux premières priorités (améliorer la prestation des services et améliorer les communications) sont directement reliées aux produits du BST, alors que les deux autres priorités (des ressources humaines durables et une gestion plus efficace de l'information et de la technologie) permettront d'améliorer le rendement organisationnel interne. Ces quatre priorités sont brièvement décrites dans les paragraphes ci-après.

4.2.1 Améliorer la prestation des services

Une fois de plus, l'amélioration des services a été définie comme étant une priorité en 2004-2005. Il faut encore beaucoup de temps pour terminer les rapports d'enquête et, de ce fait, ces derniers ne répondent pas toujours aux besoins des personnes intéressées qui croient que les renseignements sur la sécurité pourraient leur être transmis plus rapidement et d'une manière plus efficace. En définissant mieux et en améliorant ses produits et ses services, en réduisant l'arriéré des enquêtes en cours et en élaborant des pratiques et un système de gestion de l'information plus efficaces (voir le paragraphe 4.2.4), le BST pourra offrir un meilleur service au public et aux personnes intéressées.

La pertinence du BST et son efficacité sont souvent évaluées en fonction de la qualité de ses travaux et de la rapidité avec laquelle il conduit ses enquêtes, publie ses rapports et diffuse ses produits sur la sécurité. Grâce au financement spécial à court terme qu'il a obtenu du Parlement, le BST a entrepris la mise en oeuvre d'un plan visant à réduire l'arriéré des enquêtes en cours mais qui ne l'empêchera pas d'entreprendre de nouvelles enquêtes. Les fonds permettront au BST de faire passer le nombre d'enquêtes en cours de 160 (au 1er janvier 2003) à environ 100. Ils serviront aussi à raccourcir la durée moyenne des enquêtes de 10 % (environ 60 jours) d'ici la fin de l'exercice 2004-2005. De plus, le

BST dressera un plan visant à assurer la viabilité de son programme avec les ressources disponibles après épuisement des fonds temporaires. Étant donné l'intérêt marqué du public pour les enquêtes et la forte demande dans ce domaine, le BST doit s'efforcer d'établir un juste équilibre entre sa charge de travail et sa capacité de respecter ses engagements.

En 2004-2005, des ateliers supplémentaires seront offerts aux enquêteurs pour qu'ils puissent perfectionner leurs compétences de base. Ces ateliers mettront aussi l'accent sur l'application uniforme des procédures, des lignes directrices, des politiques et des méthodes d'enquête. On s'attend à ce que le programme améliore l'efficacité et l'efficience des produits du BST, entre autres leur qualité et leur à-propos, en permettant d'entretenir de meilleures relations avec les parties intéressées, d'utiliser les ressources humaines d'une manière plus judicieuse et de réduire la charge de travail des employés en éliminant certaines tâches non nécessaires. Ce programme permettra également d'améliorer les communications internes.

D'autres activités sont prévues au cours de l'exercice 2004-2005, notamment la révision et la mise à jour des manuels des opérations d'enquête pour qu'ils fassent état des méthodes d'exploitation courantes, ainsi qu'une vérification interne de l'utilisation de la Méthodologie intégrée d'enquête sur la sécurité.

4.2.2 Améliorer les communications

Une autre des priorités du BST pour 2004-2005 est l'amélioration des communications avec les employés, les parties intéressées et le public. L'analyse des besoins des parties intéressées réalisée en 2002-2003 a confirmé que les parties intéressées ne connaissaient pas bien le rôle, les méthodes, les produits et les services du BST et que, par le fait même, le BST ne réalisait pas son plein potentiel. Le BST cherchera à améliorer ses communications externes et à renseigner davantage le public sur sa mission et son mandat grâce à des produits de communication améliorés mis de l'avant dans le cadre d'un programme proactif de relations externes. Un plan de communication global élaboré en 2003-2004 souligne le rôle et les responsabilités du BST et définit un cadre de déploiement des activités de communication. La mise en oeuvre de ce plan fera en sorte que le BST élabore des communications ciblées et proactives. Le BST contribue aussi à une initiative locale en Colombie-Britannique visant à promouvoir la sécurité et les pratiques sécuritaires dans le transport maritime. À court terme, ces programmes de sensibilisation permettront au public d'être mieux renseigné sur le rôle, la mission et le mandat du BST. À plus long terme, ces programmes permettront d'augmenter la compréhension et le soutien des diverses mesures visant à corriger les lacunes sur le plan de la sécurité cernées grâce au programme du BST.

Le BST doit aussi améliorer ses communications internes afin d'entretenir des communications efficaces avec ses employés. Les gestionnaires et les membres du personnel sont tous responsables des communications internes. Il importe que les employés aient les moyens de faire valoir leurs idées, leurs préoccupations et leurs suggestions, et il importe tout autant que les gestionnaires tiennent les employés informés des objectifs, des priorités, des progrès réalisés, des changements et des autres initiatives qui peuvent avoir un impact sur le travail du personnel. Au fur et à mesure que le BST apportera les changements requis par son plan d'action et qu'il renouvellera ses pratiques de gestion, il sera important que les messages de la direction atteignent les employés et que tous soient informés des questions reliées au plan d'action et à l'orientation du BST. Une vérification des activités de communication interne sera complétée cette année. Elle fournira à la direction des renseignements précieux qui guideront les activités et plans futurs de communication interne.

4.2.3 Ressources humaines durables

Le BST doit être en mesure de recruter des employés compétents et dévoués en temps opportun et de les garder à son service. Ceci exige de plus en plus un milieu de travail favorisant l'apprentissage et le perfectionnement du personnel et des gestionnaires. Le BST mettra l'accent sur une gestion des ressources humaines plus stratégique en élaborant des plans pour les ressources humaines, en utilisant un nouveau système de gestion et d'évaluation du rendement et en mettant en oeuvre un processus pour la planification de la relève.

En 2004-2005, chaque membre du personnel pourra élaborer un plan d'apprentissage et obtenir une évaluation annuelle de son rendement, ce qui lui fournira des renseignements précieux pour sa formation ou son perfectionnement. Les gestionnaires pourront acquérir les connaissances et les compétences dont ils ont besoin pour assumer efficacement leurs responsabilités en matière de gestion des ressources humaines, financières et matérielles.

Au cours de l'exercice 2004-2005, l'organisation mettra aussi en oeuvre les dispositions relatives à la dotation en personnel, aux relations de travail et à l'apprentissage prévues par la *Loi sur la modernisation de la fonction publique*. En collaboration avec les organismes centraux et avec la participation de l'équipe de direction, le BST élaborera un plan de mise en oeuvre et de transition comprenant les processus de gestion du changement requis pour assurer la mise en place efficace des divers éléments de la modernisation de la gestion des ressources humaines.

4.2.4 Gestion de l'information et de la technologie

Lancé en avril 2003, le projet AGILE (Amélioration de la gestion de l'information et le lien entre les enquêtes) se poursuivra au cours des deux prochains exercices financiers, ce qui permettra de définir davantage la structure et la conception du prototype. Le projet

AGILE a pour objectif d'établir des pratiques de gestion de l'information plus solides pour appuyer les enquêtes et la communication des manquements à la sécurité dans tous les modes de transport. Ce projet permettra :

- de faire un meilleur usage des nouvelles technologies;
- de fournir aux enquêteurs du BST des outils intégrés;
- d'établir un processus de production des rapports plus efficace;
- d'assurer la viabilité à long terme des systèmes d'information du BST.

Pendant l'exercice 2004-2005, les responsables du projet AGILE définiront le cadre et les bases nécessaires pour uniformiser les pratiques de gestion de l'information pour l'ensemble du BST. On mettra notamment l'accent sur la conception d'un système de gestion des documents électroniques qui permettra aux équipes de toutes les régions géographiques de consulter tout le matériel électronique lié à un événement. Le système aidera également à élaborer un procédé de gestion du contenu et de publication qui permettra aux enquêteurs de se concentrer sur le contenu au lieu de faire du formatage. Le système comprendra une restructuration des outils appuyant la Méthodologie intégrée d'enquête sur la sécurité, ce qui réduira la duplication des données. On estime que le projet AGILE permettra de libérer de 20 à 30 % du temps des enquêteurs et améliorera la productivité. On devrait terminer la mise en œuvre des systèmes prévus dans le cadre du projet AGILE en 2006-2007.

4.3 Initiatives et priorités du gouvernement

Le discours du Trône de février 2004 présente les trois grands objectifs du gouvernement : établir des assises sociales solides pour le Canada, bâtir une économie forte pour le XXI[e] siècle, et faire en sorte que le Canada joue un rôle influent qui suscite la fierté. Le BST contribuera à la réalisation des objectifs du gouvernement en s'assurant que ses activités se déroulent efficacement et en diffusant rapidement de l'information sur la sécurité à l'industrie et à la population canadienne. Cela permettra de conserver la grande confiance du public dans la sécurité du réseau de transport, étant donné le rôle économique important que joue le réseau de transport au Canada. De plus, les activités du BST aideront le Canada à assumer son rôle dans le monde grâce à l'information sur la sécurité qu'il diffuse à grande échelle, à l'aide spécialisée qu'il fournit et aux outils et techniques dont il fait bénéficier les autres pays.

Le premier ministre et le président du Conseil du Trésor ont récemment annoncé une série de mesures axées sur l'amélioration de l'éthique, de la responsabilité et de l'imputabilité au sein du gouvernement et dans la fonction publique. Le BST participe activement à la mise en oeuvre de ces mesures d'amélioration et continuera de faire les changements nécessaires de manière proactive.

La fonction de contrôleur moderne et la mise en oeuvre du Cadre de responsabilisation de gestion du Secrétariat du Conseil du Trésor font partie intégrante des efforts du BST visant à améliorer l'efficacité de l'organisme. Le rapport d'évaluation des capacités de la fonction de contrôleur moderne de 2001 a révélé qu'il restait certains problèmes à régler pour assurer une gestion moderne. Pour consulter le rapport d'évaluation de 2002, rendez-vous à **www.tsb.gc.ca/fr/publications/Mod_Comp/2002/Mod_Comp_2002.asp**. Depuis, le BST a réalisé des progrès importants en vue de devenir un organisme mieux géré, en intégrant les projets et les activités de gestion moderne au plan d'activités annuel et aux activités de gestion quotidiennes.

Le BST a entrepris un important virage en ce qui concerne la culture de gestion. Il est déterminé à mettre au point et à perfectionner ses contrôles et ses pratiques de gestion. Le Cadre de gestion et de responsabilisation est le principal outil dont se sert la direction du BST pour s'assurer que l'organisme est sur la bonne voie. Premièrement, le BST a défini les activités de son plan d'activités par rapport au Cadre de gestion et de responsabilisation et a fait en sorte qu'une bonne corrélation existe entre ces activités et les secteurs qui nécessitent une attention particulière. Deuxièmement, la haute direction du BST a récemment décidé de créer un poste permanent de planification et de présentation des rapports. La personne qui occupera ce poste servira de personne-ressource pour les activités continues de planification, de présentation des rapports et de gestion du rendement.

La direction du BST a entrepris un dialogue interne continu avec le personnel sur les valeurs et l'éthique. La haute direction étudie la gouvernance interne et traite certaines questions identifiées au cours de l'année précédente. Le BST travaille aussi à la mise en oeuvre d'un processus proactif de diffusion de l'information sur son site Web.

Au cours de l'exercice 2004-2005, le BST continuera de jouer un rôle actif de chef de file au sein des divers petits organismes dont il est membre. Il peut ainsi collaborer avec d'autres petits organismes fédéraux, échanger des pratiques exemplaires, définir des solutions communes à des problèmes de gestion et créer des partenariats avec d'autres organismes à propos d'initiatives spécifiques visant à réduire les coûts et le dédoublement des efforts. Par exemple, en 2004-2005, le BST continuera à diriger les efforts menés par les petits organismes pour améliorer les rapports présentés au Parlement et aux organismes centraux tout en minimisant la charge de travail des organismes qui produisent ces rapports.

La mise en oeuvre de la *Loi sur la modernisation de la fonction publique* constitue une autre priorité du gouvernement. Le BST reconnaît l'importance de cette initiative gouvernementale et il l'a pleinement intégrée à sa propre priorité en matière de ressources humaines durables. Le paragraphe 4.2.3 décrit les activités du BST dans le cadre de cette initiative.

Même si le BST n'a plus d'initiative Gouvernement en direct distincte, il a entrepris l'an dernier un projet en partenariat avec Transports Canada en vue d'améliorer le mécanisme de diffusion des données sur la sécurité des transports. L'objet du programme est de permettre au public d'accéder plus facilement aux données. Le BST a aussi élaboré des plans en vue d'offrir, en 2004-2005, un service de demandes de renseignements en direct qui utilisera les bases de données du BST sur les événements. En 2003-2004, on a fait une évaluation pour vérifier si notre nouveau site Web était conforme aux normes d'accessibilité des sites Web du gouvernement. Les points non conformes décelés seront corrigés au cours de l'exercice 2004-2005 dans le cadre de l'entretien normal du site.

4.4 Indicateurs de rendement

Comme on l'a vu précédemment, le BST s'est engagé à mettre au point un tableau de bord équilibré qui servira à mesurer le rendement organisationnel. Ce tableau tiendra compte du rendement selon quatre points de vue : les finances, les clients et les personnes intéressées, les processus opérationnels internes, l'apprentissage et la croissance.

Du point de vue des finances, des liens seront établis entre les résultats financiers et les résultats opérationnels. Une analyse des ratios financiers sera utilisée pour évaluer le rendement du capital investi dans les enquêtes et les gros projets. On se servira également des résultats financiers comme point de comparaison entre les modes de transport et avec d'autres bureaux d'enquêtes.

Pour ce qui est du point de vue des clients et des personnes intéressées, on se servira des commentaires et des mesures prises par les personnes intéressées pour mesurer le rendement du BST. Premièrement, on évaluera la sensibilisation et la satisfaction des personnes intéressées au moyen de processus formels et informels. Ensuite, on évaluera les mesures que les personnes intéressées ont prises en fonction des travaux du BST en vérifiant les réponses aux recommandations du BST et les mesures de sécurité prises. Enfin, le BST continuera de mesurer les taux d'événements de transport et s'en servira à titre d'ultime mesure de réussite par rapport au résultat stratégique prévu.

Dans le cas des processus opérationnels internes, le BST mesurera ses résultats avec les engagements précis qu'il a pris en vue de réduire le nombre d'enquêtes en cours lorsqu'il a demandé des ressources supplémentaires au Parlement. Le BST instaurera également l'utilisation d'une analyse de ratio de productivité et de comparaison entre les modes de transport, ainsi qu'avec d'autres bureaux d'enquêtes.

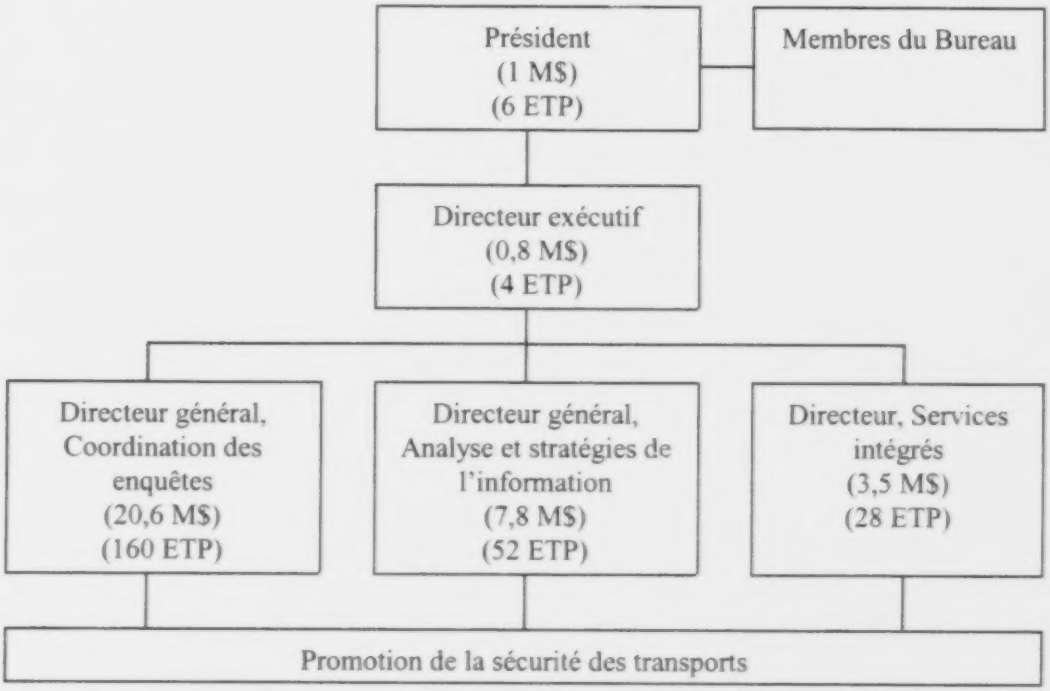
En ce qui concerne l'apprentissage et la croissance, le BST mesurera la satisfaction du personnel, l'investissement dans la formation des employés et les taux d'attrition de l'effectif. Le BST évaluera également son progrès dans le cadre de la mise en œuvre du programme de modernisation des ressources humaines. Enfin, le BST évaluera sa capacité de gestion dans le contexte du Cadre de responsabilisation de gestion du Secrétariat du Conseil du Trésor.

Le tableau ci-après présente les principaux indicateurs de rendement qui font partie du tableau de bord ainsi que les liens avec les priorités de l'exercice en cours.

Perspective	Indicateurs de rendement	Lien avec les priorités
Finances	Coût des enquêtes	Activités continues
	Coût de la réduction de l'arriéré des enquêtes en cours	Amélioration de la prestation des services
	Coût des projets du plan d'activités	Les cinq priorités
Clients et personnes intéressées	Sensibilisation des personnes intéressées	Amélioration des communications; activités continues
	Satisfaction des personnes intéressées (qualité et rapidité)	Amélioration de la prestation des services; activités continues
	Réceptivité aux recommandations du BST	Activités continues
	Mesures de sécurité prises à point nommé par enquête	Activités continues
	Taux d'événements de transport	Activités continues
Processus opérationnels internes	Réduction du nombre d'enquêtes en cours à 100	Amélioration de la prestation des services
	Réduction du temps moyen du processus de 10 % ou 60 jours	Amélioration de la prestation des services
	Affichage des rapports sur le site Web	Amélioration de la prestation des services
	Enquêtes commencées et terminées par enquêteur	Amélioration de la prestation des services; activités continues
	Réalisations attendues du projet AGILE	Gestion de l'information / technologie de l'information
Apprentissage et croissance	Satisfaction des employés	Amélioration des communications; ressources humaines durables
	Investissement dans la formation par personne	Ressources humaines durables
	Taux d'attrition des employés	Ressources humaines durables
	Réalisations attendues de la modernisation des ressources humaines	Ressources humaines durables
	Mise en oeuvre du Cadre de responsabilisation de gestion	Activités continues

Section 5 : Organisation

La structure de planification, de présentation des rapports et de responsabilisation du BST définit un seul secteur d'activité : la promotion de la sécurité des transports. Le BST présente des rapports annuels au Parlement sur ses activités, ses résultats et ses recommandations par l'entremise de la présidente du Conseil privé de la Reine. Le président, secondé par le directeur exécutif et trois hauts gestionnaires, est responsable de toutes les activités associées à ce secteur d'activité.



Le président et le directeur exécutif contribuent à la promotion de la sécurité dans les transports en fournissant du leadership et une vision et en assurant la gestion stratégique de toutes les activités du BST. Ils contribuent aussi à la réalisation de cet objectif en établissant des alliances stratégiques avec des parties intéressées, des groupes de clients et des agents de changement, et en communiquant des messages importants sur la sécurité par l'entremise d'activités de relations externes avec les parties intéressées.

Le Bureau contribue à la promotion de la sécurité des transports par l'examen, l'approbation et la diffusion publique de rapports d'enquête sur les événements et de recommandations de sécurité. Le Bureau contribue aussi à la diffusion de messages de sécurité importants par ses activités de relations publiques auprès des parties intéressées.

La Direction de la coordination des enquêtes contribue à la promotion de la sécurité des transports par ses enquêtes sur les événements, en évaluant tous les événements et en faisant enquête sur ceux qui offrent le plus grand potentiel de réduction des risques. Les efforts de cette direction générale sont axés sur la collecte et l'analyse de données, sur la rédaction de rapports et de recommandations, sur le suivi et l'évaluation des mesures de sécurité prises, et sur le maintien des communications avec la communauté des transports. La Direction compte des enquêteurs hautement qualifiés qui sont des experts dans les secteurs opérationnels du transport aérien, maritime, ferroviaire et par pipeline, des ingénieurs et d'autres spécialistes, ainsi que du personnel de soutien aux enquêtes.

La Direction générale de l'analyse et des stratégies de l'information contribue à la promotion de la sécurité dans les transports en communiquant de l'information. Elle élabore, gère et fournit des produits et des services de données, d'information, d'analyse et de technologie. La Direction contribue aux enquêtes en fournissant des analyses sur la performance humaine et des statistiques, et en fournissant des données fiables et accessibles. La Direction générale participe aussi à la coordination des activités de production et de communication des rapports.

La Direction des services intégrés contribue à la promotion de la sécurité des transports en fournissant des services de planification ministérielle, de gestion financière, de gestion des ressources humaines, de gestion administrative et de gestion du matériel. La Direction participe aussi à la promotion des pratiques de gestion moderne et aux efforts visant à assurer la conformité du BST à toutes les politiques et directives gouvernementales.

Section 6 : Renseignements supplémentaires

Pour des renseignements complémentaires sur le BST et ses activités, consultez notre site à l'adresse **www.tsb.gc.ca**. Vous pouvez également nous joindre à l'adresse et aux numéros suivants :

Bureau de la sécurité des transports du Canada
200, promenade du Portage
4e étage
Gatineau (Québec)
K1A 1K8

Téléphone : (819) 994-3741

Télécopieur : (819) 997-2239

Section 7 : Annexes

Dépenses prévues de l'organisme

(en milliers de dollars)	Prévisions des dépenses 2003-2004*	**Dépenses prévues 2004-2005**	Dépenses prévues 2005-2006	Dépenses prévues 2006-2007
Budgétaire du Budget principal des dépenses (brut)	25 713	**30 055**	27 778	27 778
Non budgétaire du Budget principal des dépenses (brut)				
Total du Budget principal des dépenses	25 713	**30 055**	27 778	27 778
*Rajustements (dépenses prévues ne figurant pas dans le Budget principal des dépenses)***	7 237	**322**	90	90
Dépenses nettes prévues	32 950	**30 377**	27 868	27 868
Plus : Coût des services reçus à titre gracieux	3 105	**3 347**	3 260	3 259
Coût net du programme	36 055	**33 724**	31 128	31 127

Équivalents temps plein	238	**250**	235	235

* Correspond aux meilleures prévisions des dépenses totales prévues d'ici la fin de l'exercice financier et comprend un surplus budgétaire prévu de 700 000 $.

** Les rajustements sont nécessaires pour tenir compte des approbations obtenues depuis la présentation du Budget principal des dépenses et comprennent des transferts en provenance des Crédits du Conseil du Trésor et des Budgets supplémentaires.

En 2003-2004, le BST a obtenu les approbations pour certains rajustements à son Budget principal des dépenses. Ces rajustements comprennent le montant de 3 853 000 dollars alloué pour combler les besoins à court terme en matière de ressources, le montant de 2 139 000 dollars alloué pour la négociation collective, le montant de 636 000 dollars alloué pour les redressements connexes des régimes d'avantages des employés, le montant de 113 000 dollars alloué pour les initiatives de la fonction de contrôleur moderne, le montant de 50 000 dollars alloué pour la vérification interne, le montant de 110 000 dollars alloué pour la dépense des produits de la vente de biens excédentaires et le report de l'excédent des exercices précédents d'un montant de 1 036 000 dollars.

Les niveaux de référence actuels du BST tels qu'indiqués dans le Budget principal des dépenses sont d'environ 30,4 millions de dollars. Au prochain exercice, ces niveaux de référence diminueront à environ 27,9 millions de dollars et demeureront à ce niveau sur une base permanente par la suite. Cette baisse découle de l'élimination du financement temporaire approuvé en vue de régler certains problèmes en matière d'intégrité des programmes. En 2002-2003, 2003-2004 et 2004-2005, du financement et l'embauche de personnel à court terme ont été approuvés pour réduire l'arriéré des enquêtes en cours, pour mettre à jour la gestion de l'information et pour régler des problèmes de détérioration des immobilisations.

Coût net du programme pour l'année budgétaire

(en milliers de dollars)	**Total**
Dépenses nettes prévues	30 377
Plus : Services reçus sans frais	
Locaux fournis par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada	1 755
Cotisations aux régimes d'assurance des employés et coûts payés par le Secrétariat du Conseil du Trésor	1 524
Protection des accidents du travail assurée par Ressources humaines et Développement des compétences Canada	18
Services de vérification fournis par le Bureau de la vérificatrice générale du Canada	50
	3 347
Coût net du programme pour 2004-2005	33 724